Jugend im Volk

Beilage der Deutschen Rundschau in Polen | 23. 10. 1938 | Nr. 43

Das Schicksal des Teschner Landes.

Von E. F. Ehrler.

(DPD) Das Teschener Land, das durch die jüngsten geschichtlichen Ereignisse und vor allem durch die Besetzung des West-Olsalandes durch Polen in das Blickfeld des Weltinteresses gerückt worden ist, umfaßt den Raum des alten Herzogtums Teschen und deckt sich mit dem ehemals österreichischen Verwaltungsgebiet „Ostschlesien". Charakteristisch für diesen fast quadratischen Landkomplex, der einen Flächenraum von rund 23 000 Geviertkilometer einnimmt, ist das Olsatal, das in der Nord-Südrichtung das Teschener Land fast genau in eine östliche und eine westliche Hälfte schneidet. Während das Teschener Land im Nord gegen das Deutsche Reich und den oberschlesischen Raum keine natürliche Grenze besitzt, schließen im Süden die Beskidenberge, die Ausläufer des gewaltigen Karpatenmassivs, das Land gegen die Slowakei zu ab. Die einzige Verbindung mit dem Tal der Waag und somit mit der Pannonischen Tiefebene bildet der geschichtlich bedeutsame Jablunka-Paß. Seit altersher bildet das Teschener Land den Kreuzungs- und Schnittpunkt bedeutender Heerstraßen und Handelswege, die entweder in der Ost-Westrichtung von der Ukraine über Krakau und das Teschener Land in das obere Oder- und Marchtal nach Wien und Triest, oder in der Nord-Südrichtung die Olsa aufwärts von der Ostsee entlang der Oder über Teschen und den Jablunkapaß nach dem Balkan und Konstantinopel führten.

Im Lauf der Jahrhunderte sah das bedeutsame Teschner Land den Krönungszug des nach Ungarn ziehenden Wladislaus Jagiello, den Heereszug des Polenkönigs Sobieski, der dem deutschen Kaiser in der Zeit der Türkenkriege zu Hilfe eilte; es sah den Anmarsch der preußischen Grenadiere im Schlesierkrieg, die die Schanzen von Jablunkau belagerten, und schließlich ist die Stadt Teschen auch durch die Unterzeichnung des „Friedens zu Teschen" in die Geschichte eingegangen und ihr Name wird nicht vergessen werden. Heute folgen dem Zuge der historischen Straßen die blanken Schienenwege der Eisenbahnlinien. Teschen, das auch auf alte Handelstraditionen zurückblicken kann, ist ein Eisenbahnkotenpunkt geworden, und durch die Erschließung der Kohlenschätze sowie den Einzug der Großindustrie in das Olsatal ist die Bedeutung des Teschener Landes weiter gestiegen.

Bevölkerungsgeschichtlich wäre über das Olsaland unendlich viel zu sagen, denn die Kultureinflüsse, die in diesem Raum wirkten, waren sehr mannigfaltig, was durch die Tatsache, daß die ostschlesische Landschaft immer ein Durchzugsland war, leicht erklärlich ist. In der Frühzeit, als noch die alten Bernsteinkarawanen, von der Ostsee kommend, nach dem Süden zogen, war das Olsatal germanischer Volksboden und erst am Ausgang des 1. Jahrtausends beginnt der tschechisch-polnische Streit um den Teschner Landstrich, der seither überhaupt nicht — oder höchstens nur scheinbar — zur Ruhe gekomen ist. Die Zwischenzeit der ostschlesischen Geschichte ist zum Großteil unerforscht. Die Städtegründungen im Olsaland — mit Ausnahme von Teschen, das schon 1155 urkundlich erwähnt wurde — fallen zum Großteil in das 12. und 13. Jahrhundert, und man kann wohl sagen, daß die Hauptsiedlung zu Beginn des 14. Jahrhunderts schon beendigt war. Diese Dörfer und Städte wurden alle nach deutschem Recht verwaltet. Noch heute sieht man überall im Teschener Land, daß der Grundriß der Städte deutsch ist. Die Dörfer weisen typische Waldhufenform auf, in den meisten von ihnen hat sich das deutsche Anerbenrecht in der Überlieferung erhalten. Deutsch sind die Hausformen, deutsch die Anfänge des Schulwesens, das noch vor dem Weltkrieg auf sehr beachtlicher Höhe stand.

Die verschiedenen völkischen Einflüsse, die eine Folge des ununterbrochenen Nationalitätenkampfes um das Teschener Land waren, haben natürlich auch Wirkungen gezeitigt, die kulturpolitisch nicht bedeutungslos sind. Aus dieser vielfältigen Kultursubstanz ist schließlich das „Schlesiertum" entstanden, das seine Eigenart gegen die nationalen Einflüsse aus dem Osten und dem Westen zu verteidigen suchte.

In der Bevölkerungsstatistik werden die „Schlesier" oder „Slonzaken" nicht erfaßt, denn nach ihrer Umgangssprache, die eigentlich eine aus deutschen und slawischen Elementen bestehende Mischsprache ist, werden sie von den Tschechen zu den Tschechen und von den Polen zu den Polen gerechnet.

Im Teschener Land begegnen sich aber nicht nur deutsches, polnisches und tschechisches Sprachgebiet, sondern auch der Volksboden dieser drei Völker, so daß sich in diesem Raum drei Kulturkreise berühren, wenn man schon den durch das Beskidengebirge abgeschlossenen slowakisch-ungarischen außer Betracht läßt. Auch die verschiedenartige Konfessionsstruktur verleiht dem Olsaland eine besondere Eigenart. Das katholische Volkselement, das für sich — genau so wie das protestantische — Bodenbeständigkeit in Anspruch nehmen kann, stehen einander seit jeher gegenüber, und auch das Judentum hat — freilich in negativem Sinn — an der Gestaltung des Gebietes einen Anteil.

Von einer „Teschner Frage" im eigentlichen Sinn des Wortes sprach man zuerst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als der Kampf der Völkergruppen innerhalb des österreichischen Staatswesens mit großer Heftigkeit entbrannte. Die ungarischen Bestrebungen, die hauptsächlich der strategischen Beherrschung des Eisenbahnnetzes und dem Industrierevier galten, fanden so wenig Widerhall, daß sie aufgegeben werden mußten. Dafür entwickelten sich aus dem zuerst gemeinsamen Kampf der Polen und Tschechen gegen das Deutschtum langsam Interessengegensätze, die schließlich in einem Ringen um die Vorherrschaft aufgingen. Als der mit geistigen Waffen auf allen Gebieten geführte Kampf um das Teschner Land verschärft wurde, trat — da das Deutschtum diesen Fragen mehr oder weniger teilnahmslos gegenüberstand — die „slonzakische" Bevölkerung in der „Schlesischen Volkspartei" auf den Plan und stellte sich in Gegensatz zu beiden Fronten. Auf der Pariser Botschafterkonferenz am 28. Juli 1920 wurde dann eine Lösung gefunden, die weder dem Benesch-Plan von 1917, der die Weichsel als Grenzfluß annahm, noch dem Dmowski-Plan, der sich ungefähr mit der heutigen Grenze Polens deckt, entsprach, sondern das „salomonische" Urteil der Großmächte, das auch vollstreckt wurde, lautete auf Teilung des Landes. Der Schienenstrang der Kaschau—Oderberger Eisenbahn, das Karwiner Kohlenrevier, das Eisenwerk in Trzynietz und der Jablunka-Paß fielen an die Tschechoslowakei, während die Gebiete östlich der wichtigen Bahnstrecke an Polen kamen.

Als jetzt nach kaum zwanzigjährigem Bestand der Fiktion vom tschechoslowakischen Nationalstaat bei der Viererkonferenz in München die Wiedergutmachung des Unrechts verwirklicht wurde, gelangte die Teschner Frage nicht zur Verhandlung, doch wenige Tage später wurde dann bekanntlich das strittige Gebiet von der Prager Regierung an Polen abgetreten.

> **Wir haben Wächter zu sein an der Schwelle der Werte.**
>
> Moeller van den Bruck
>
> **Ich bitte alle Tage Gott, daß er mir die Gnade gibt, daß ich hier standhaft aushalten kann, daß ich mir und der ganzen Nation Ehre mache . . .**
>
> Wolfgang Amadeus Mozart
>
> **Welch ein ganz anderer Maßstab wird in der künftigen Welt an unser irdisches Wirken gelegt werden! Nicht der Glanz des Erfolges, sondern die Lauterkeit des Strebens und das treue Beharren in der Pflicht, auch der geringscheinenden, wird über den Wert eines Menschenlebens entscheiden.**
>
> Helmuth von Moltke

Auszug der Scholaren aus Prag.

Von Karl Hans Strobl.

Vor ihrer Wohnungstür standen der Faulfisch und der Georg von Knychnicz im Nachtgewand, und ich konnte an ihnen vorbei in die große Stube sehen, die mit den vielberufenen Gemälden ausgeziert war. Sie machten spöttische Gesichter, und der Faulfisch rief mir zu: „Viel Glück auf die Reise!" Der Knychnicz aber fügte hinzu: „Wischt euch nur die Sohlen ordentlich ab, daß ihr uns nicht zuviel von der heiligen Prager Erde davontragt."

Ich gab ihnen keine Antwort, denn es war mir nicht danach zumut, mit Worten um mich zu werfen, ging dem Strom der Scholaren nach und fand vor dem Karlskollegium bereits ein mächtiges Menschengewühl, schnaubende Rosse und hochgepackte Reisewagen dazwischen eingekeilt. Ich hatte mich mit Winfried Bacchus, dem Hartriegel und dem Wendehals versprochen, daß wir Wandergenossenschaft halten wollten, aber es dauerte lange, ehe wir uns in der Menge zusammenfanden.

Es war viel frohgemutes Zurufen und Trotzigtun unter den Scholaren und Magistern, wollte es keiner merken lassen, wie nahe es ihm ging, daß er Prag verlassen sollte.

„Habt ihr's gehört", lachte der Winfried Bacchus, „der König hat einen Wutanfall bekommen, daß wir ausziehen sollen."

„Mag er an seinem Zorn ersticken", brummte der Hartriegel.

„Und er nennt uns Undankbare, weil wir der empfangenen Wohltaten uneingedenk seien, und jeder, der Prag verläßt, soll für ewig von der Universität ausgestoßen bleiben."

„Bei Christi Blut", und dabei wies der Hartriegel auf seine schlecht vernarbte Wange, die ihm damals bei der Prüfung des Meistermann war zerrissen worden, „so sehen die empfangenen Wohltaten aus!"

„Ei ja", schrie der Wendehals, „und der Hus hat uns feige Verschwörer und Kinder des Antichrist genannt, dessen Weg wir bereiten."

„Und vergleicht uns", rief der lange Petrus Storch von Zwickau über die Köpfe der anderen hinweg, „mit dem Volk Pharaos, das im Roten Meer ertrunken ist, und den Sodomiten, die in Pech und Schwefel untergegangen sind."

„Was wollen sie?" fragt der Wendehals zurück. „Haben sie uns nicht selbst ausgetrieben? Nun haben sie Platz, sich auszubreiten, wird ihnen nur der Pelz ein wenig zu groß sein."

Indem drängte der Rektor Baltenhagen sein Pferd durch die Menge, winkte und nickte nach allen Seiten und rief, da er an uns vorrüberritt: „Vorwärts, meine Freunde, in Gottes Namen und zur Rettung der deutschen Ehre!"

Langsam kam die Masse in Bewegung, zu Fuß, zu Roß und zu Wagen zogen wir dahin, sahen noch einmal an den Häusern empor, aus denen manchem uns Bekannte zuwinkten, traten fest auf und zeigten lachende Gesichter. Wir schritten neben einem Wagen dahin, auf dem der Ludolf Meistermann lag, noch recht blaß und armselig, wegen der erhaltenen Wunden unfähig, zu Fuß zu gehen. Stöhnte und seufzte gar arg, ich weiß nicht, ob mehr wegen seiner Seele oder seines Leibes Beschwer, so daß wir ihm zur Gesellschaft recht fröhlich zu sein versuchten, als wäre es eine leichte und heitere Unternehmung, zu der wir auszogen.

Etliche hatten auch ihre Lauten vorgenommen, spielten und sangen. Das Lied handelte vom frohen Leben der fahrenden Scholaren und hatte soviele Gesetzlein, daß es überhaupt niemals ein Ende zu nehmen schien. Andere aber sangen eine schärfere Weise, die lautete auf deutsch:

„Aus Prag, das Mutter uns gewesen,
fegt uns des Königs Wenzel Besen!
Mit deiner Gnade zum Geleite
zieh'n wir hinaus in die Läng' und Breite."

So suchten sie einander über die Trübsal der Auswanderung hinwegzuhelfen, denn im Grunde waren es ihrer vielleicht nur wenige, die gern von hier wegzogen. Und so hörte man denn immer wieder einen um den anderen sagen, daß kein Zweifel daran sei, man werde uns trotz

Der Dichter Hermann Claudius.

Von Dr. Heinrich Schleichert.

Wer ein einziges Mal nur von der Schlichtheit und Innigkeit des „Meisters Bertram van Mynden" gepackt wurde, des Tagebuches jenes Hamburger Malers um 1400, das Hermann Claudius frei und ohne den Ehrgeiz des Historischen gestaltet hat, wird diese Worte nicht vergessen: „Der Kunst werket, ist als das ewig Aug Gottes auf Erden" oder „Kunst, das ist der Kampf um das Ewigs in denen irdischen Dingen".

Diese Sätze, dem alten Meister niederdeutscher Gotik, dem Maler und Bildschnitzer Bertram in den Mund gelegt, gelten in gleicher Weise für die Dichtungen eines Hermann Claudius. Und so schlingt sich von ihm ein Band zu seinem Urahn, dem Dichter Matthias Claudius, dem „Wandsbeker Boten". Der schenkte dem deutschen Schrifttum ebenfalls Gedichte, die uns ob ihrer schlicht-innigen Art noch heute, nach über 150 Jahren, gefangen nehmen.

Hermann Claudius ist im wesentlichen Lyriker, und manche seiner Verse sind schon jetzt volkstümlich geworden, volkstümlich wie ihr Verfasser. Er ist ein Mann aus den Reihen des niederdeutschen Volkes, vom Boden des niederdeutschen Volkstums und diesem durch seine Vorfahren eng verbunden. Das sind die Quellen, aus denen sich seine Kunst entwickelte: mit Andacht und Dankbarkeit gegen Gott und Schicksal erkannte Claudius, daß sein dichterisches Ringen mit den Dingen um ihn und in ihm alle Vergangenheit köstlich und wunderbarlich zur Gegenwart erhob und steigerte.

In Langenfelde, damals einem kleinen Ort bei Altona, erblickte der Dichter das Licht der Welt. Am 19. Oktober 1878 war es — aber als Geburtstag gilt amtlich der 24. Oktober, an dem ihn sein Vater in die Geburtsregister eintragen ließ. Bis 1885 führte der junge Claudius ein Landleben mit Blumen und Blatt, mit Tauben und Hühnern. Dann folgten seine Schul- und Seminarzeit, bis er „Hamburger Schulmeister" wurde und durch die über dreißigjährige Tätigkeit den heimlichen Wunsch nach Befreiung mit sich herumtrug, um sich den letzten Schaffensjahren ungeteilt hingeben zu können. Dieses Sehnen wurde dem Dichter erfüllt, so daß nach 1933 — aber nicht allein aus diesem Grunde — sein dichterisches Werk besonders aufblühte.

Mancherlei aus seinem Leben erzählt er in den Bändchen „Armantje" (1934), „Wie ich den lieben Gott suchte" (1935) und „Mein Vetter Emil" (1938). Sie bieten Geschichten und Erzählungen und muten wie feine kostbare Gläser an, die man einer alten Vitrine entnimmt; bisweilen geht wohl ein Sprung hindurch, doch sie sind gleichwohl lebensstarke und dichterisch wirkungsvoll gestaltete Erinnerungen an eine vergangene Zeit. Zu diesen das Leben des Dichters ausschöpfenden Werken kommen weiter der Roman „Das Silberschiff" (1923) — das Werden eines Malers — und die plattdeutsche Erzählung „Stummel" (1925) — der Entwicklungsgang eines Dichters — die beide ebenfalls manches über Claudius selbst aussagen. Genannt sei nochmals sein reifstes Prosawerk, das hansische Tagebuch „Meister Bertram van Mynden" (1927), das in der Kantigkeit und Geradheit des Aufbaues wie der Sprache nicht allein Bertrams Leben und Schaffen ausdeutet, sondern tief hineinführt in Claudius' eigene Anschauungen über den Wert und den letzten Sinn der Kunst auf Erden.

Mit plattdeutschen Gedichten, den Grotstadtleedern „Mank Muern" (1912), begann Claudius seine Dichterlaufbahn. Es sind Bilder aus Hamburg und von der Niederelbe; der Dichter schrieb die Verse teilweise für eine Tageszeitung, wurde von Freunden jedoch auf ihren hohen künstlerischen Wert aufmerksam gemacht und gab sie gesammelt heraus. Von der achten Auflage ab nennt er sie bezeichnender niederdeutsches Gedichtbuch mit dem Einleitungsgedicht „De Barg" und dessen ersten Versen:

„Wi sünd de Barg vun swor Gewicht,
De grote Barg mit groff Gesicht,
Den Barg, de keen verslepen kann,
Un spann he dusend Peer ok an:
Volk."

Durch den zweiten Lyrikband, die Kriegsgedichte „Hörst du nicht den Eisenschritt" (1914), wurde Claudius berühmt. Ihnen folgten die Verse „Licht muß wieder werden" (1916) —

aller Drohungen doch zuletzt wieder zurückrufen, wenn man unseren Ernst erkannt hätte.

Es war aber in den Straßen viel Volk zusammengelaufen, dem war aber vorerst nichts anderes anzumerken, als wie sehr es sich darüber freute, daß wir die Stadt verlassen müssen. Sie grinsten uns hämisch ins Gesicht, machten uns unzüchtige Gebärden und pfiffen auf zwei Fingern gellend hinter uns drein. In der Nähe der steinernen Brücke über die Mulda hatte sich der Schwarm des Volkes so dicht gestaut, daß er gleich zwei Mauern links und rechts von unserem Zug stand und wir nur mit Mühe vorwärts kommen konnten. Da erging dann ein dichter Hagel von Schimpf- und Hohnworten über uns, das Gebrüll stieg zu einem Toben an, und mit einemmal flogen auch Steine aus dem Haufen in unseren Zug, von denen einer den Wendehals am Arm traf.

Der war bisher mit zusammengebissenen Zähnen geschritten, hatte nur gerade vor sich hingesehen und keinen Blick zur Seite geschickt, als sei da kein Mensch vorhanden. Jetzt fuhr er zusammen, ließ seinen gebändigten Zorn losschießen und riß seinen Dussak heraus, als wollte er sich in die Menge stürzen. Gott weiß, was da geschehen wäre, hätte sich nicht eben zum guten Glück der Magister Dobelin in der Nähe befunden; der stürzte auf den Wendehals los, packte ihn am Arm und rief: „Ich bitte euch um aller Heiligen willen, laßt sie schreien und werfen, antwortet nicht."

So kamen wir über die Brücke, und erst jenseits auf der kleinen Seite, wo fast nur Deutsche wohnen, wurde es besser. Wir wandten uns um den Hradschin und erreichten nach einiger Zeit wieder die Mulda, die hier einen Bogen macht. Nun zogen wir längs des Flusses nach Norden dahin, aber je weiter wir uns von Prag entfernten, desto stiller wurde es in unseren Reihen, und ich konnte wahrnehmen, daß sich bald der, bald jener umkehrte, um noch einmal einen Blick auf die Stadt zu erhaschen.

Da wanderten wir dahin, gänzlich verstummt und jeder mit seinen Gedanken beschäftigt, die wohl bei keinem fröhlicher Art waren. Bis der Hartriegel sich mit einem Ruck den Hut in den Nacken schob und ausrief: „Was ziehn wir einher, als hätten uns die Hühner das Brot gefressen? Gehen wir hinter einer Leiche oder ist dies eine Wanderschaft tapferer deutscher Gesellen, die eine neue Heimat suchen?"

Auch andere ermunterten die Scholaren auf ähnliche Weise; da belebte sich der Mut von neuem, und hier und dort begannen sie wieder zu singen. Die Lust am Wandern ergriff sie allgemach, je weiter wir von Prag abkamen.

Gegen Abend aber waren wir bei dem Städtchen Kralup angelangt, das nahe bei der Mulda liegt. Die an der Spitze waren, fanden in der Stadt selbst Unterkommen, wir anderen erbaten, sowie wir nach und nach eintrafen, Herberge in den Bauerngehöften vor den Toren, etliche aber mußten gar auf freiem Feld Nachtlager nehmen. Da hatten auch schon der leichte Sinn und die Freude der Scholaren am Abenteuer so die Oberhand gewonnen, daß alles Ungemach der Nacht für nichts erachtet wurde.

Wir waren eben dabei, uns im Hof unserer Herberge eine Abendmahlzeit zu bereiten, als einer hereingestürzt kam: „Auf, Gesellen, auf, zur Hilfe!" Befragt, stammelte er atemlos hervor, es sei ein Häuflein westfälischer Scholaren, die unter den Nachzüglern gewesen waren, von einem Schwarm der Tschechischen überfallen, blutig geschlagen und ausgeraubt worden. Ei, wie da alle aufsprangen, ihre Wehr ergriffen und, geführt von den Boten, in die Nacht zurückliefen; und es gab gewiß keinen, dem es nicht lieb gewesen, seinem Groll einmal tüchtige Weide zu geben und den Tschechischen einen Denkzettel zu versetzen.

Da wir an der Stelle des Überfalls angekommen waren, fanden wir die Wagen umgestürzt und ausgeplündert, die Pferde waren von den Strängen geschnitten und weggeführt, und auf der Straße wimmerte und klagte wohl ein halb Dutzend Verwundete. Die Räuber hatten bei unserem Nahen das Weite gesucht, und es schien nicht ratsam, sie in der Dunkelheit des Dickichts zu verfolgen.

Meine Gesellen machten sich sogleich daran, die Verletzten zu verbinden, dann setzten wir sie auf einen Wagen, der uns nachgebracht worden war, und kehrten zu unserer Herberge zurück.

Aus: „Die Fackel des Hus", Verlag Staackmann, Leipzig.

Der „Flieger von Zeebrügge":

„Friede von de Wyk" — der Führer des NSFK.

Von Irmgard von Bork,

„Minsch, Mutter, ick heff de Schuner stürt", ruft Fiede, einer der lüttjen Schietbüdels aus der alteingesessenen Friesenfamilie der Christiansens in Wyk auf Föhr. Zerzaust, ohne Mütze, kommt er mit großem Hallo ins Haus gestürmt. Dabei gießt er das Wasser aus den Seestiefeln, die er von seinem älteren Bruder geerbt hat. Der segelt schon als Leichtmatrose auf der Hamburger Bark „Pirat" zum zweiten Male um Kap Hoorn. Wenn man doch auch erst so weit wäre und die verflixte Schule einen nicht mehr an der Seefahrt hinderte!

Aber der alte Postdampferkapitän Peter Christiansen hält streng auf Ordnung. Das Lernen darf nicht vernachlässigt werden, und da sind denn immer neue Ausreden zu erfinden, vom umgeschlagenen Wind, von Hilfeleistungen bei fremden Schiffen und so . . .

Als Fiede 14 Jahre alt ist, kommt er eines Tages mit wichtiger Miene heim: Der Schiffer einer ostfriesischen Tjalk hat ihn gefragt, ob er ihn als Lotse durchs schwierige Fahrwasser nach Munkmarsch auf Sylt begleiten könne. Ein mitleidiges Lächeln: Fiede wird ihm schon zeigen, wo der Weg entlang geht! Alle Sandbänke und Prielen sind ihm genau bekannt, — die Stelle im engen Fahrwasser, wo 1864 der dänische Kapitän Hammer seine Kanonenboote versenkte, und da, wo das preußische Kanonenboot „Blitz" den Dänen den Weg verlegte . . .

Mit Seestiefeln und Südwester bewaffnet geht es los. Ein Jammer, daß das Schiff nur einen Mast hat, — aber trotzdem ist er bannig stolz. Keine Schule, — dagegen kann man schon mal eine Pfeife schmöken. Sein Ansehen bei den Jungens steigt gewaltig . . .

„Für einen Monat Schule lieber zweimal um Kap Horn", denkt Fiede auch später noch manchmal, wenn er sich auf die einzelnen Seefahrerexamen vorbereiten muß. Aber er hat inzwischen eingesehen, daß es ohne sie nun mal nicht geht.

*

Einige Jahre später. Fiede ist inzwischen längst Kapitän geworden und von seinem geliebten Segelschiff zum Dampfer übergegangen. Warum — weiß er wohl selbst nicht recht. Wahrscheinlich ist es die Erkenntnis, daß die romantische Segelschiffzeit mit Riesenschritten ihrem Ende zueilt. Vielleicht ist es auch eine neue Neigung für die technischen Errungenschaften auf dem Gebiete der Schiffahrt.

*

Dann kommt der März 1914. Die Freunde und Bekannten in Fiede Christiansens Heimatort lesen in ihrem Blättchen einen Bericht, der sie maßlos aufregt:

„Als Erster von der Insel Föhr ist der Kapitän Friedrich Christiansen (Kapitär Peter Christiansens Sohn) nun unter die Aviatiker gegangen. Wie wir erfahren, hat er sein Pilotenexamen in der vergangenen Woche auf einer Gotha-Hansa-Taube mit bestem Erfolg bestanden. In allernächster Zeit beabsichtigt der erste Föhrer Luftfahrer einen größeren Überlandflug. Bei günstiger Gelegenheit wird er auch die Insel passieren."

Die Friesen schütteln den Kopf. „Kommt er wirklich mal hierher, dann muß er über die Nordsee, das kann ja wohl nicht angehen", sagt Vater Christiansen und fügt skeptisch hinzu: „Man so einfach durch die Luft fliegen und dann irgendwo auf dem Erdboden landen? Na, wenn das man gut geht . . .

Inzwischen sitzt Fiede quietschvergnügt mit seinem eben erworbenen Pilotenzeugnis Nr. 707 in Hamburg und schmiedet Pläne, wie er seine seemännischen Kenntnisse zusammen mit seiner fliegerischen Ausbildung am besten verwerten könne . . .

*

Er kann sie nur allzu bald gebrauchen. Mitten hinein in seine Überlegungen platzt das eine Wort: Krieg!

Fiede wird nach Zeebrügge kommandiert. Am 15. Mai 1917 hat seine Staffel in der Gegend von Dünkirchen ein erfolgreiches Luftgefecht. Zwei französische Kampflugboote und ein Sopwith-Einsitzer werden abgeschossen. Bei der Wasserung macht das eine deutsche Flugzeug Bruch. Die beiden Insassen werden vom sinkenden Flugzeug durch Fiede geborgen, auf die Schwimmer verstaut und so nach Zeebrügge gerettet. Fiede bemüht sich immer, die Besatzung abgeschossener feindlicher Flugzeuge unter Einsatz des eigenen Lebens zu retten. Die Engländer erkennen diese ritterliche Haltung ihres Gegners hoch an.

Andere Kämpfe folgen. Am 11. Dezember 1917 fliegen drei Maschinen unter der Führung des Oberleutnants zur See Christiansen über der Nordsee. Ein feindlicher Transportzug ist gemeldet worden, soll von englischen Torpedobootzerstörern begleitet sein. In etwa 200 Meter Höhe wird als Sicherung für den Transport ein englisches Luftschiff gesichtet. Und während seine Besatzung nach Periskopen deutscher Unterseeboote auslugt, jagt Fiede aus 20 Meter Entfernung seine Brandbomben in den Leib des Luftriesen. In Sekunden ist das Heck in einen glühenden Feuerball verwandelt, und wenige Augenblicke danach stürzt das Schiff ins Meer. Man sieht zuletzt noch die Bezeichnung „C 27", — dann züngeln aus dem treibenden Wrack noch einige kleine Rauchwölkchen, — einen Augenblick später ist auch der Rest ein Opfer der grauen Wellen geworden.

Am darauffolgenden Tage — es ist Fiedes Geburtstag — erhält er den höchsten Kriegsorden, den „Pour le mérite"! Und als er zu Neujahr nach Hause kommt, da wird dem Inselsohn „Fiede von de Wyk", wie man ihn nun mit Stolz nennt, eine spontane Huldigung zuteil, und der einstimmige Beschluß der Stadtverwaltung ernennt Friedrich Christian Christiansen zum Ehrenbürger.

*

Kriegsende. In der Heimat ist die Revolution ausgebrochen. Die, die draußen sind und jeden Augenblick bereit waren, ihr Letztes zu opfern, wissen noch gar nicht, was sie von dieser Meuterei halten sollen. Und erst, als man ihre Brücken und Flugzeughallen, ihre Maschinengewehre und Jagdeinsitzer gesprengt und abgeliefer hat, begreifen sie, was man mit ihnen gemacht hat.

Fiede fährt wieder zur See. Aber der brennende Wunsch, die deutsche Fliegerei noch einmal groß zu sehen, läßt ihn nicht ruhen. Er hört von den Plänen eines der rastlosesten deutschen Konstrukteure, Dr. Dornier, der ein fliegendes Schiff mit der Maschinenkraft eines Ozeandampfers bauen will, das sicher in der Luft liegen soll. Als das Flugboot fertiggestellt ist, wird der geeignete Führer gesucht. Er muß ein genau so ausgezeichneter Seemann wie erfahrener Flieger sein. Wer könnte sich wohl besser dazu eignen als Fiede Christiansen?

*

Zwei volle Jahre ist er Kommandant des Do X. Er zeigt diese Maschine, ein Meisterwerk deutscher Technik, zwei Jahre lang der Welt. Er fliegt mit ihr über Länder und Meere, und überall findet das deutsche Flugschiff begeisterte Aufnahme.

„Die Empfänge und Begrüßungsstürme sind fast schlimmer als die Fliegerei", sagt Christiansen, der trotz seiner Erfolge derselbe schlichte Friese geblieben ist. Und als bei Berlin für Vertreter der Presse einmal ein Rundflug stattfinden soll, der infolge der überaus ungünstigen Witterung abgesagt werden muß, erklärt Fiede in seiner herzerfrischenden Art: „Kinners, det wird heute nicht, det Sauwedder!" Als man ihn aber fragt, was er denn bei einem solchen Wetter über dem Ozean gemacht habe, da sei er doch auch geflogen, entgegnet er: „Ja — aber drei Meter hoch, — det können wir doch mit Berlin nicht machen . . ."

*

Es kommt der 30. Januar 1933. Hermann Göring wird Minister der Luftfahrt. Und Hermann Göring weiß, daß kein Mann in Deutschland so geeignet sein kann, die Ausbildung der deutschen Fliegerjugend zu leiten, wie Kapitän Friedrich Christiansen. Dieser Mann hat ein ganzes Leben lang Deutschland gedient.

Der Minister macht nicht viele Worte. Er denkt an seine Siege mit der Richthofen-Staffel — und an die Siege des „Fliegers von Zeebrügge". Und als das erste deutsche Luftfahrtministerium entsteht, erhält Christiansen die Abteilung „Sportflug und Ausbildung". Heute steht er als Generalleutnant der Flieger und Korpsführer des NSFK an führender Stelle in der deutschen Fliegerei.



auch ein Kriegsband —, die Gesichte und Geschichten hinterm philosophischen Vorhang „Menschen!" (1916) sowie die „Lieder der Unruh" (1920). Eine Auswahl aus diesen vier Bändchen nebst einem Anhang damals neuer Gedichte bringt das Buch „Brücke in die Zeit" (1922). Im Vorwort dazu schreibt Claudius diese Sätze: „Als Mensch-Soldat und Künstler hab' ich seit 1914 das typische Schicksal des deutschen Proletariers am eigenen Leib erlitten und gestaltet: Glaube, Begeisterung, Ernüchterung, Abkehr, Verzweiflung, Haß, Befreiung und wiederum Glaube." Der zuletzt genannte Band enthält zum ersten Male die heute schon volkstümlich gewordenen Claudius-Verse:

„Wann wir schreiten Seit' an Seit'
Und die alten Lieder singen,
Und die Wälder widerklingen,
Fühlen wir, es muß gelingen:
Mit uns zieht die neue Zeit."

Wie in den oben zitierten Worten des Dichters am Anfang und am Ende der Glaube als Leitstern für ihn und sein Schaffen steht, so fand Claudius aus den Jahren der Wirrnis heraus in das große Vorwärts der jüngsten Zeit, das seine Quellen aus dem nimmt, aus dem er selbst gekommen ist, aus dem deutschen Volkstum. Schon die Gedichtsammlung mit dem in dieser Hinsicht bezeichnenden Titel „Heimkehr", Lieder von Gott, Ehe und Armut (1925), weisen auf diesen Weg und erst recht die ihr vorangesetzten Verse:

„Tauch unter, Bach, tauch unter,
Saug dich von Erdkraft voll
Und steig herauf als Wasser,
Das alle heilen soll."

Hier ist Claudius dem Ziel nahe, das er in den bisher letzten Gedichtbänden erreichte. Hans Grimm, den eine Kriegskameradschaft und Feldfreundschaft mit Hermann Claudius verbindet, schätzt das „Heimkehr"-Bändchen außerordenlich hoch und veranstaltete eine Auswahl aus den gesamten Versbüchern des Freundes unter dem Titel „Meine geliebten Claudius-Gedichte" (1932). Darin befinden sich auch Verse aus dem Band „Der ewige Tor" (1928), dem „ersten Werk Claudius', das den Eindruck natürlicher Ausgereiftheit hinterläßt".

Nun aber kam nach den Zeiten der Unklarheit — nicht zuletzt durch die Neuordnung des politischen und kulturellen Lebens in Deutschland — für Claudius eine Zeit regster Schaffensfreudigkeit und dauernden Aufstiegs. Das beweisen die Gedichtsammlungen „Daß dein Herz fest sei" (1935), „Und weiter wachsen Gott und Welt" (1936), wie der bis heute letzte Band „Jeden Morgen geht die Sonne auf" (1938). In allen hat der Dichter, der mit der ihm eigenen Beweglichkeit auch einige Bühnenwerke schuf, eine Meisterschaft erreicht, die ihn den stärksten deutschen Lyrikern beigesellt. Hinzu kommt die lebensvolle Art, mit der er seinen Lesern in aller Schlichtheit Großes und Tiefes zu sagen hat.

Der Germanin heilende Hände.

Als vor einigen Jahrzehnten die ersten Ärztinnen auftauchten, galt dieser Beruf als eine überraschende Neuigkeit. Kaum jemand hat wohl daran gedacht, daß es schon vor Jahrtausenden deutsche Ärztinnen gab. Die isländische Saga berichtet von dem Skalden Thormod, dem ein Pfeil tief in die linke Hüfte gedrungen war. Er wurde von einer Ärztin behandelt. Sie nahm zuerst eine Greifzange und suchte damit das Eisen herauszuziehen. Aber das gelang nicht. Dann erweiterte sie mit dem Messer die Wunde, so daß die Waffe von dem Werkzeug gefaßt werden konnte. Das letzte Stück der Operation besorgte der Mann selbst. Er schenkte der Frau einen Goldring zur Belohnung. Und nun riß er den Pfeil aus seinem Fleische. Nach dem Glauben der Germanen hat der Göttervater selbst die Walküren in der Heilkunde unterrichtet. Der ärztliche Dienst war damals ein Nebenberuf der Priesterin. Die weisen Frauen, die sogenannten Walen, besaßen außer der Sehergabe noch manche andere Zauberkraft, und die Heilung wurde vielfach als eine Art Opferdienst aufgefaßt. Galt doch die Krankheit als eine Strafe der Götter, und es lag der Priesterin ob, die beleidigten Himmlischen zu versöhnen. Aber wenn auch manches recht geheimnisvolle Zaubermittel im Schwange war, so kann man dies Gehabe dennoch nicht als einen Aberglauben bezeichnen. Es handelt sich hier vielmehr um ein gewissermaßen suggestives Verfahren, das oftmals seine Wirkung nicht verfehlte. Und die Kunst der germanischen Ärztin beschränkte sich nicht auf die seelische Behandlung. Sie wußte aus Kräutern heilkräftige Tränke zu bereiten, Salben und Pflaster herzustellen und verstand sich auch auf Kaltwasserkuren.

Hauptschriftleiter: Gotthold Starke (in Urlaub); verantwortlich für Politik: Johannes Kruse; für Handel und Wirtschaft: Arno Ströse; für Stadt und Land und den übrigen unpolitischen Teil: Marian Hepke; für Anzeigen und Reklamen Edmund Przygodzki; Druck und Verlag: A. Dittmann T. z o. p., sämtlich in Bromberg.

Die heutige Nummer umfaßt 16 Seiten einschließlich Unterhaltungsbeilage „Der Hausfreund" und „Die Scholle" Nr. 42.

Hierzu: „Illustrierte Weltschau" Nr. 43.